



Belgeo

Revue belge de géographie

1-2 | 2010

Villes et grands équipements de transport/Cities and large transport infrastructures

Quel devenir pour les projets de contournements autoroutiers des métropoles régionales françaises ?

Which future for ring road projects in the French regional metropolitan areas ?

Laurent Gatineau



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/7102>

DOI : 10.4000/belgeo.7102

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Édition imprimée

Date de publication : 30 septembre 2010

Pagination : 171-182

ISSN : 1377-2368

Référence électronique

Laurent Gatineau, « Quel devenir pour les projets de contournements autoroutiers des métropoles régionales françaises ? », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/7102> ; DOI : 10.4000/belgeo.7102

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.



Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Quel devenir pour les projets de contournements autoroutiers des métropoles régionales françaises ?

Which future for ring road projects in the French regional metropolitan areas ?

Laurent Gatineau

Introduction

- 1 La congestion des rocade routières des métropoles régionales françaises ne cesse de s'accroître sous l'effet de l'étalement urbain et du report des flux des centres urbains remodelés par les transports en commun en site propre (TCSP). Une réponse technique à cette saturation est la réalisation de grands contournements autoroutiers afin de séparer les flux de transit du trafic local, en ciblant particulièrement les poids lourds. Ces projets portés par les services de l'Etat se heurtent à de vives oppositions locales aussi bien de certains élus que de nombreux citoyens. Elles traduisent la difficile acceptabilité par les populations de projets d'aménagement décidés aux échelons centraux. Cette situation conflictuelle perdure malgré les annonces du Grenelle de l'Environnement qui n'a pas réglé sans équivoque le sort de ces projets.
- 2 L'annonce du gel des investissements routiers n'ayant pas annulé tous les contournements, sont-ils donc une réponse si efficace aux besoins de mobilité ? La structuration des groupes de pression autour de ces projets et, de manière plus générale, leurs arguments sont-ils convergents ? Les contextes géographique et géopolitique locaux sont-ils un facteur majeur de divergence ? Cette pérennité des projets modifie-t-elle les relations entre leurs promoteurs et leurs détracteurs à l'échelle locale ? Telles sont les questions auxquelles cet article cherche à répondre.

Les grands contournements, une réponse à la croissance des mobilités métropolitaines

Une politique routière favorable aux métropoles régionales

- 3 Face à l'hypertrophie parisienne, le choix de l'Etat de créer des "métropoles d'équilibre" a conduit partiellement à recréer une hyper polarisation des réseaux à l'échelle régionale. En effet, cette tendance s'est trouvée renforcée par la décentralisation de 1982, donnant les prérogatives d'aménagement et de développement économique aux Conseils régionaux. Une de leurs principales politiques a ainsi été de constituer des étoiles autoroutières autour des métropoles pour les relier efficacement aux principaux pôles de ces régions, polarisant de fait les déplacements intrarégionaux sur la métropole, devenue "capitale régionale" et fixant les activités métropolitaines émergentes.
- 4 Cette tendance perdure avec les dernières réalisations autoroutières françaises, largement financées par les régions au nom de la cohésion territoriale. L'autoroute A65 Langon-Pau doit ainsi selon A. Rousset (Président de la région Aquitaine) : "arrimer Pau et le Béarn à l'Aquitaine face à la concurrence de Toulouse"¹. Dans cette même logique, tous les élus espèrent l'achèvement rapide de l'A68/RN88 entre Albi et Rodez ou de l'A680 entre Toulouse et Castres.
- 5 Cette forte amélioration de l'accessibilité aux métropoles induit une vive croissance des mobilités et, en retour, un fort étalement des aires urbaines. Le recensement de 2006 confirme cette tendance avec une croissance certes des villes-centres mais aussi des espaces périurbains au détriment des banlieues qui s'essoufflent. Ces évolutions ont imposé la réalisation de rocade routières ou de périphériques, selon les appellations locales, dont l'objectif était de dévier les flux de transit des centres-villes où aboutissaient les grands axes nationaux (A6 à Lyon, A10 à Bordeaux, A11 à Nantes, etc.) mais qui, très vite, vont surtout servir à drainer les flux intrabanlieues en augmentation soutenue.
- 6 Ce constat est assez spécifique à la France, car dans nombre de pays européens, surtout dans les espaces à forte densité (Angleterre, Allemagne, Benelux ou Italie), la plupart des grands itinéraires nationaux ont, dès leur conception, évité les centres-villes des métropoles traversées, ces dernières étant reliées aux axes de transit par des autoroutes urbaines.

Des rocades congestionnées par la juxtaposition des flux

- 7 La constitution des rocades ou périphériques des métropoles régionales puis des grandes agglomérations françaises s'est faite selon des calendriers très hétérogènes, avec des délais extrêmement longs parfois entre l'amorce et l'achèvement de leur anneau ou demi-anneau. Ainsi, Lyon qui, dès 1958, avait ouvert les premiers tronçons de la RN 383 n'a achevé son périphérique avec le tronçon nord à péage qu'en 1997. De même, Bordeaux avec le pont d'Aquitaine, ouvert en 1967, n'a achevé sa rocade ouest qu'en 1983 et sa rocade complète en 1993. Ce délai moyen d'une vingtaine d'années est récurrent comme à Toulouse, avec une esquisse d'itinéraire en 1967 et une réalisation entre 1972 et 1988. Les contraintes naturelles peuvent encore allonger ces délais comme à Grenoble et Rouen. La rocade grenobloise achevée en 1985 dans ses parties est et sud est toujours en phase d'étude pour sa partie nord envisageant de passer sous le massif de la Chartreuse.

- 8 Le cas rouennais est le plus singulier, car il a fallu plus de trente ans, grâce au pont levant Flaubert, pour voir une voie express traverser la Seine à Rouen, bouclant ainsi la rocade sud.
- 9 Nonobstant ces différences calendaires, ces rocades se caractérisent par des trafics allant de 100 000 à 150 000 véhicules/jour² sur les tronçons les plus chargés, le quartier de Cronenbourg à Strasbourg battant les records avec 170 000. De tels trafics induisent des phénomènes fréquents de congestion sur des plages horaires de plus en plus longues, car la plupart de ces rocades ne sont toujours pas intégralement au gabarit 2x3 voies. Ils sont d'ailleurs souvent liés à la saturation des échangeurs et non à celle de l'axe proprement dit. Face à ce constat, les pouvoirs publics, s'appuyant sur de solides modélisations faute de pouvoir élargir les rocades au-delà de 2x3 voies (problèmes techniques et conflits avec les riverains), ont proposé la solution des grands contournements. Ils sont supposés permettre de séparer le transit du trafic local.

Les grands contournements, une solution au transit pas à la congestion

- 10 Cette idée de séparer transit et trafic local part du constat qu'une baisse de 10 % du trafic diminue de près de moitié les embouteillages. Or, à l'exception de Lyon et dans une moindre mesure de Bordeaux, le transit hors pointe hebdomadaire ou saisonnière ne dépasse cette part que pour les poids lourds. Il est donc assez logique de constater que seul le contournement Est de Lyon est aujourd'hui réalisé. Dans sa partie nord, payante, il connaît un trafic de 40 000 véhicules/jour et de 90 000 dans sa partie urbaine fortement saturée avec une configuration à 2x2 voies. De ce fait, un nouveau contournement (A432) est en cours de réalisation, l'A46 ayant aujourd'hui surtout une fonction de desserte urbaine marquée par de nombreux diffuseurs. L'expérience de l'A46, moteur de l'étalement urbain et source de congestion, a conduit à proposer des solutions plus éloignées des villes, avec très peu d'échangeurs, afin de les réserver au transit.
- 11 Cette nouvelle logique s'est traduite par des projets situés non plus à une dizaine de kilomètres de l'existant mais plutôt à 25. L'inconvénient majeur de cette stratégie est un effondrement dans les prévisions de trafics, avec des chiffres autour de 20 000 véhicules/jour, dont une part importante de poids lourds. Conséquemment, leur réalisation ne permettrait au mieux que de retarder la thrombose des rocades existantes dont le trafic est surtout local. L'exemple du secteur de Purpan à Toulouse, avec seulement 4 % de véhicules en transit, est éloquent. De tels projets ont donc une logique qui n'est plus seulement métropolitaine mais également régionale, ce qui détermine un soutien fort des Conseils régionaux et des Conseils généraux des départements confrontés à la périurbanisation.
- 12 Au sein des nombreux projets établis, à l'étude, oubliés ou espérés, nous allons analyser plus précisément les quatre projets les plus aboutis de la décennie dans leur dimension géopolitique : les grands contournements Ouest de Bordeaux (Moyen, 2004) et de Strasbourg (GCO) (DDE Bas-Rhin, 2007), celui à l'est de Rouen (Gachelin, 2005), et le grand contournement de Toulouse (Bernet, 2008), projet le moins abouti.

Figure 1. Evolution du réseau de voies rapides à Rouen.

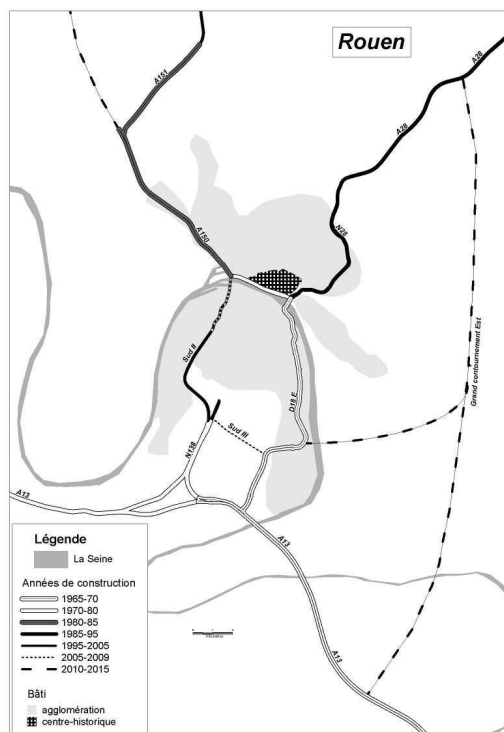
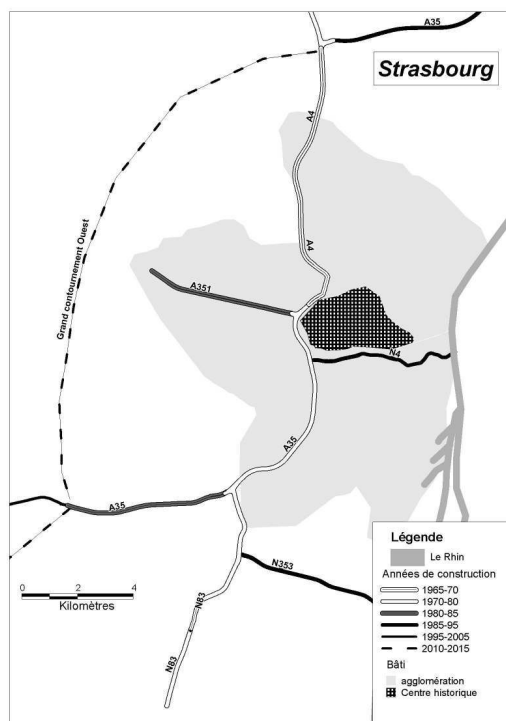


Figure 2. Evolution du réseau de voies rapides à Strasbourg.



Les grands contournements routiers : du consensus au rejet collectif, un objet d'enjeu territorial

Un consensus politique qui tend à se fissurer avec les échéances électorales

- 13 Historiquement, ces projets ont profité d'un consensus politique pour qu'ils puissent émerger, même si les acteurs moteurs sont divergents. Dans le cas de Rouen³, aujourd'hui encore le projet fait la quasi-unanimité des édiles, sans retenue des collectivités territoriales, le Conseil régional étant même prêt à suppléer l'Etat comme maître d'ouvrage, et de manière pérenne pour les maires. En effet, malgré l'alternance en faveur de la gauche aux dernières élections à la mairie et à la communauté d'agglomération, le socialiste Laurent Fabius est prêt à accroître la part de financement du Grand Rouen pour une réalisation rapide. Le consensus rouennais est même unique puisque, contrairement à tous les autres territoires, une partie des Verts (Conseil régional) est favorable au contournement, même si ceux-ci proposent une alternative partielle au tracé. Hormis cette exception, ils sont pour le report modal et les circulations douces, ne voyant dans les grands contournements qu'un vecteur d'étalement urbain.
- 14 Toutefois, les situations sont très hétérogènes avec des conflits liés non seulement aux clivages politiques mais aussi entre les différents échelons territoriaux. A Strasbourg et à Toulouse, le rôle des maires est central puisque les rocade existantes se situent sur leur territoire communal, ce qui génère de nombreuses nuisances en zone de très forte densité. A Bordeaux, la rocade traverse quasi exclusivement des communes de banlieue, les nuisances concernent donc plus ces dernières. Si, lors du lancement de ces projets, toutes les communes centres avaient des maires de droite, seul P. Moudenc était pleinement investi dans sa promotion à Toulouse⁴. Cependant, malgré l'opposition de la gauche locale relayée à l'échelon départemental, la région dirigée par M. Malvy, également socialiste, y est elle favorable, s'alignant ainsi sur la ligne des autres Conseils généraux de Midi-Pyrénées, eux aussi à gauche à l'exception de celui de l'Aveyron. Le cas toulousain montre bien que la dimension territoriale peut dépasser les appartenances politiques, les instances régionales ayant surtout une stratégie de cohésion territoriale.
- 15 Dans le cas bordelais⁵, A. Juppé n'est devenu un défenseur du projet que dans le cadre d'un échange politique en 1999 avec P. Madrelle, président socialiste du Conseil général de la Gironde : un soutien au grand pont sur la Gironde contre une large subvention au pont levant bordelais. En effet, pendant près de dix ans, après l'abandon du projet pharaonique d'un pont aval sur l'estuaire de la Gironde, seul P. Madrelle porta ce projet avec un tracé déjà bien défini par l'ouest pour désenclaver le Médoc et Blaye, son frère étant le député-maire de la commune. Le ralliement du maire de Bordeaux au projet induit, celui d'A. Rousset, à l'approche d'échéances électorales (municipales et cantonales de 2001) devant lui permettre de prendre le contrôle de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB). Ce dernier préférait initialement une variante par l'est, qui semble bien plus performante dans une logique d'aménagement régional, se rapprochant ainsi des premières conclusions des services de l'Etat.
- 16 Le contexte strasbourgeois⁶ est différent car le Conseil régional d'Alsace a été dirigé par M. Rudloff, élu strasbourgeois puis par A. Zeller, élu de Saverne, ville qui doit être une grande bénéficiaire du projet. L'Alsace est ainsi depuis toujours favorable au GCO. L'enjeu

politique s'est donc porté sur la mairie de Strasbourg et la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS), les deux collectivités étant dans les mêmes mains jusqu'en 2001. L'affrontement droite-gauche sur le sujet s'est produit dès 2001, F. Keller favorable au projet étant élu pour la droite. Son soutien s'est fait plus timide pour l'échéance de 2008 n'empêchant pas sa défaite face à R. Ries, farouche adversaire du projet. Au total, sur le plan politique, seule la droite soutient le projet ; coïncidence ou pas, c'est le seul projet à avoir bénéficié d'un véritable coup de pouce de l'Etat dans le cadre du plan de relance.

De fortes contestations territoriales aux projets stimulés par les débats publics

- 17 Les débats publics jouent un rôle de structuration du jeu d'acteurs, en créant de nouvelles relations favorables aux associations d'opposition locales (Subra, 2003). En effet, face à la puissance publique et aux moyens de communication des Chambres de commerce et d'industrie (CCI), les petites associations locales trouvent une tribune aisée qui leur permet de s'affranchir partiellement des associations nationales. Elles constituaient jusqu'alors un relais indispensable vis-à-vis de l'Etat. Si dans le cadre des grands contournements, on peut distinguer assez classiquement les contestations environnementales et les phénomènes *nimby*, force est de constater que les arguments sont très variés selon les territoires et la nature même des associations. Les associations environnementalistes ont pour point commun d'être affiliés à France Nature Environnement ou aux Amis de la Terre. Elles ont pour argumentaire le rôle de la route dans le changement climatique avec les gaz à effet de serre, la destruction de la nature, doublée du risque de pollution et enfin, le risque d'étalement urbain. Si les élus et les CCI voient un lien direct entre autoroute et développement économique, les associations écologistes également dans sa traduction spatiale, l'urbanisation.
- 18 En outre, des associations voient le jour pour des revendications beaucoup moins globales qui s'inscrivent dans le cadre d'une défense du cadre de vie, en s'appuyant sur la défense d'une zone Natura 2000 des bords de Seine, qui sur le grand hamster d'Alsace, qui sur les zones humides des Jalles bordelaises. Afin de ne pas tomber dans la critique de la préservation d'intérêts particuliers liés au syndrome *nimby*, elles s'associent dans le cadre de collectifs aux noms évocateurs : GCO non merci, Bordeaux incontournable ou Coordination des associations contre le contournement Est de Rouen. Toutefois, si à Rouen et à Strasbourg, des tracés précis sont proposés pour des projets partis de longue date, les fuseaux bordelais ou le flou toulousain laissent dubitatif sur des réactions plus que préventives. Cette prévention se retrouve chez les associations de défense de territoires telles celle du Lauragais ou de la presqu'île d'Ambès qui semblent pourtant peu concernés.
- 19 Ces associations bénéficient souvent du soutien des municipalités, mais plus rares sont celles qui leur apportent un soutien logistique, contrairement à d'autres "lutttes", telle celle contre le contournement ouest de Lyon. Nonobstant cette tendance générale, certains maires ne s'opposent pas au projet, mais luttent pour des mesures compensatoires, principalement pour réduire au maximum les nuisances. Ils se placent de fait en conflit avec leurs administrés.
- 20 Face à de telles contestations de plus en plus nombreuses et structurées, faisant le lien entre préoccupations locales et globales, les principaux soutiens aux projets (élus et CCI)

organisent la lutte médiatique en faisant entrer dans ce jeu conflictuel les citoyens, au travers de sondages et l'émergence d'associations citoyennes de soutien au projet.

La concurrence médiatique, outil de l'acceptabilité des projets ?

- 21 Les élus et les CCI prennent les devants des oppositions en lançant de véritables campagnes publicitaires en faveur des projets afin de préparer l'opinion publique. Ceci fait, ils font réaliser des sondages dont les résultats se situent dans une fourchette de 70 à 80 % favorables aux projets, beaucoup y voyant la fin des encombrements ou tout au moins la réduction des nuisances grâce à une meilleure fluidité.
- 22 Forts de ce soutien populaire organisé, les promoteurs des projets souhaitent discréditer les opposants en les faisant passer pour des individualistes face à l'intérêt général. Pour aliéner ou au moins réduire l'écho médiatique des associations d'opposants, l'existence d'associations favorables au projet est fort utile, les traditionnelles regroupant les collectivités ou les chambres consulaires se doublent d'associations de citoyens excédés par les embouteillages. On retrouve ainsi des associations de quartiers de Rouen et des communes traversées par l'ex-RN 14, une faible présence à Toulouse, malgré un fort soutien de l'opinion publique au projet, et à Strasbourg, le projet étant rejeté par l'opinion publique. Mais la plus intéressante est DURRABLE à Bordeaux, association préexistante de défense des usagers du réseau routier. Sa capacité d'action pour une association locale est telle qu'elle a été reçue en octobre 2008 par le directeur de cabinet du Président de la République, soit quatre mois après la décision d'abandon du projet consécutivement au Grenelle de l'Environnement.
- 23 L'ensemble des prises de position montre toutefois que le fil conducteur des stratégies des associations "pour" ou "contre" est la défense d'intérêts individuels, même si souvent l'argumentaire s'habille de considérations pour le bien général (Subra, 2007). On assiste donc, afin de généraliser le débat, à une focalisation sur la politique d'aménagement des aires urbaines dans sa dimension déplacements au travers des Plans de déplacements urbains (PDU) et dans ses logiques d'urbanisation (Hernandez, Reignier, 2007). Les grands contournements seraient-ils devenus un outil du remodelage des aires urbaines à l'image des TCSP pour les villes centres ?

Les grands contournements, d'une solution aux déplacements à un outil de planification métropolitain : bilan et perspectives

La route : un outil parmi d'autres pour les déplacements urbains

- 24 Les maîtres d'œuvre des projets ayant présenté le plus souvent des dossiers avec des perspectives de trafic sujettes à caution, doublés d'études d'impacts très discutables, beaucoup ont demandé des études contradictoires indépendantes. L'objectif est de montrer que le débat est faussé par les présentations du maître d'ouvrage, que le projet est inutile et que d'autres solutions existent. Les études "indépendantes" concluent généralement, comme celle de TTK⁷ à Strasbourg, que le projet ne peut être une solution univoque aux problèmes de circulation et qu'un réaménagement de l'axe existant ainsi qu'une politique de report modal peuvent être plus efficaces. Néanmoins, l'inutilité du

grand contournement n'est jamais prouvée, mais seule l'est son incapacité à régler le problème seul. Des compléments d'études plus ponctuels sont également réalisés comme par exemple sur la traversée d'une zone Natura 2000 à Rouen.

- 25 Cette succession d'études permet aux opposants de gagner du temps et de tenter des actions juridiques au tribunal administratif pour non-respect de la procédure du débat public, comme à Bordeaux, voire jusqu'au Conseil d'Etat pour le GCO de Strasbourg après la déclaration d'utilité publique en janvier 2008. Afin de limiter ce processus, les élus proposent d'accompagner le projet d'une politique complète des déplacements à l'échelle des Schémas de cohérence territoriale (SCOT). Elle est basée sur des TCSP qui relieraient les diffuseurs des grands contournements et une requalification des axes soulagés du trafic de transit en boulevard urbain avec une volonté de partage de la voirie.
- 26 Ce changement de stratégie se traduit par une meilleure acceptabilité (Beaucire, 2009) de la part des citoyens qui, dans les communes concernées par les nuisances du nouvel itinéraire, peuvent y trouver de fortes améliorations dans leur mobilité. Finalement, seuls les riverains, les plus proches du tracé restent très mobilisés. Cette capacité des élus de l'espace central à mieux prendre en compte les préoccupations et les enjeux pour les élus du proche périurbain est corrélée à l'élaboration des SCOT, qui permet une meilleure compréhension mutuelle. Cette question de la gouvernance des aires métropolitaines est au coeur de la capacité des acteurs publics à porter ces projets jusqu'à leur terme face aux oppositions locales et aux changements de politiques nationales.

Le Grenelle de l'Environnement, une remise en cause partielle des grands contournements

- 27 L'année 2008 marque, en France, une rupture nette de la politique routière puisque la construction de nouveaux axes est proscrite. La priorité est donnée au rail et au report modal. Toutefois, dans cette logique globale, une fenêtre reste ouverte pour les contournements urbains puisque l'article 9 du chapitre III de la loi⁸ indique que : *"l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée aux écoulements des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local"*. Dans cette logique, l'Etat décide, en juin 2008, de mettre un terme aux projets bordelais et toulousain arguant qu'ils ne correspondent plus aux objectifs de la politique nationale de transport, mais sans remettre en question les autres.
- 28 Néanmoins, les opposants ont déchanté avec l'annonce du plan de relance en décembre 2008, accélérant le projet strasbourgeois ainsi que l'élargissement de l'A63 dans les Landes et l'A150, deux axes porteurs de transit vers Bordeaux et Rouen. En outre, le non retrait, malgré l'avis du Ministre de l'Environnement J.-L. Borloo, du recours devant la cour d'appel du tribunal administratif de Bordeaux, consécutif à l'annulation du débat public, montre des désaccords persistants dans les services de l'Etat. Son succès s'est ainsi traduit début 2009 par le dépôt d'un recours au Conseil d'Etat par les associations d'opposition.
- 29 La tendance est donc, avec les ambiguïtés de la loi, à la multiplication des recours juridiques. En conséquence, l'avancement des projets est aujourd'hui très hétérogène. Strasbourg a passé l'étape de la déclaration d'utilité publique début 2008, mais les travaux ne sont pas lancés, malgré les annonces gouvernementales. Le cas de Rouen est singulier, malgré un consensus local, l'Etat tergiverse pour lancer l'enquête publique. Dans ce

contexte, les Verts ont pris des positions radicalement contre, profitant de leur dynamique électorale. A Toulouse, l'alternance politique a conduit à un consensus des acteurs publics sur l'abandon du contournement, laissant un chantier bien difficile aux planificateurs de l'aire urbaine la plus dynamique de France. Enfin, la situation bordelaise en est aux recours juridiques pour un projet officiellement abandonné par l'Etat.

- 30 Quelles perspectives pouvons-nous tirer de ce bilan à court et moyen termes pour ces grands contournements des métropoles françaises ?

Les grands contournements, des projets toujours d'actualité ?

- 31 Les élections de 2008 ont marqué une forte perte de soutien des élus aux différents projets (à l'exception de Rouen), l'approche des élections régionales de 2010 remobilise certains acteurs qui partent du constat que les Conseils régionaux sont encore favorables aux différents projets en raison de leurs supposées vertus de rééquilibrage régional. Ainsi, l'été 2009 est marqué par une offensive médiatique des CCI d'Aquitaine pour le projet bordelais, profitant de l'ouverture suggérée par les politiques au cours du printemps, au niveau aussi bien de la Communauté urbaine que de la Région. Aujourd'hui, l'ensemble des élus est pour qu'on réfléchisse de nouveau au projet en l'intégrant dans une politique globale des déplacements, mais cette fois en présentant des tracés plus précis. Les enjeux territoriaux sont donc une nouvelle fois les otages des enjeux politiques dans le cas bordelais. Cependant, si la question revient aussi vite, c'est que malgré une année 2008, précurseur des périodes de pétrole cher et de succès du tramway, la circulation s'est à peine contractée sur la rocade.
- 32 A Toulouse, si le projet est annulé faute de soutien local, les projets de tangentes multimodales en périphérie de la ville se multiplient en complément de l'accélération du doublement de la rocade ouest par les voies Arc-en-ciel et Fil d'Ariane, conduisant de fait à la réalisation d'une seconde rocade.
- 33 Pour Strasbourg, aujourd'hui seul un basculement de l'Alsace à gauche pourrait retarder le projet en attendant une éventuelle remise en cause avec l'arrivée réaffirmée pour 2011 de la taxe sur les poids lourds.
- 34 Dans le cas rouennais, le consensus est tel que seul un grave problème de financement pourrait le retarder, même si les collectivités semblent prêtes à suppléer un Etat défaillant.
- 35 Cette politique des grands contournements est donc toujours sur les rails en France, mais elle n'est pas la seule sur cette voie. Des contournements émergent en Espagne, à Malaga et pour toutes les villes du Levant, ou en Italie, à Padoue et à Venise, agglomérations au fort transit littoral vers l'Europe. Le contexte géographique est ici prégnant, la situation littorale ne permettant que la réalisation de demi-contournements.

Conclusion

- 36 L'analyse du processus d'élaboration des projets de contournements autoroutiers des métropoles régionales françaises, montre la place grandissante des élus locaux dans les politiques d'aménagement du territoire, ces projets relevant de l'aménagement à la fois local, régional mais aussi national, voire européen. Cette juxtaposition d'enjeux pour des acteurs publics aux territoires de référence différents génère des tensions entre ces

différents échelons territoriaux. Elles facilitent l'émergence d'une dynamique conflictuelle et de débats virulents dans laquelle les associations de riverains potentiels et de protection de la nature jouent un rôle grandissant, étant de mieux en mieux structurées et confortées par l'expérience acquise. Dans ce processus, les débats publics ont un rôle important car ils permettent un lien direct entre les citoyens, les maîtres d'ouvrage et l'Etat qui leur confère une capacité d'action plus forte en supprimant le filtre des élus locaux.

- 37 Toutefois, les contextes politique et géographique propre à chaque territoire déterminent des réactions plus ou moins virulentes aux projets. La congestion en centre-ville dans une agglomération déjà fortement polluée favorise une forte adhésion au projet rouennais. A contrario, à Bordeaux et à Toulouse, villes aux rocade saturées, la perspective de la destruction d'espaces ruraux préservés par l'urbanisation au profit de trafics extérieurs à l'agglomération induit un fort rejet. Le niveau d'acceptabilité de ces projets semble ainsi corrélé à leur utilité au niveau local, le rejet étant d'autant plus fort que celle-ci est loin d'être évidente à l'instar de Toulouse et de Strasbourg.
- 38 Cette appropriation se traduit par un consensus qui pose la question de la gouvernance des aires urbaines, les limites des communautés existantes étant trop restreintes pour couvrir le champ territorial concerné. Ainsi, en attendant des décisions de l'Etat, on observe des initiatives locales pour élargir le périmètre des intercommunalités (Toulouse), voire des fusions comme à Rouen où la Communauté d'agglomération fusionne au 1^{er} Janvier 2010 avec celle d'Elbeuf et avec deux autres communautés de communes, ce qui porte son périmètre de 45 à 71 communes pour former la Grande communauté couvrant plus de 90 % de l'aire urbaine. Cette politique peut être une réponse pertinente à la recherche d'un périmètre de gouvernance plus adapté.

BIBLIOGRAPHIE

- BEAUCIRE F. (2009), "Les projets d'infrastructures confrontés au débat public : la délicate construction des consentements partagés", *L'Information Géographique*, 2, pp. 60-67.
- BERNET C. (2008), *Compte rendu du débat public sur le projet de contournement autoroutier de Toulouse*, Paris, CNDP, 58 p.
- BRENAC T., HERNANDEZ F., REIGNIER H. (2009), "Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables", *Métropoles*, 5, pp. 42-78.
- DDE BAS-RHIN (2007), *Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du contournement ouest de Strasbourg*, www.alsace.equipement.gouv.fr.
- FRÉMONT A. (2008), *Les transports en France*, Paris, La documentation française, 64 p.
- GACHELIN C. (2005), *Compte rendu du débat public sur le contournement est de Rouen*, Paris, CNDP, 102 p.

HERNANDEZ F., REIGNIER H. (2007), "Les projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de "détournement de réseau", *Flux*, 69, pp. 21-34.

MOYEN D. (2004), *Compte rendu du débat public sur le contournement autoroutier de Bordeaux*, Paris, CNDP, 59 p.

SUBRA P. (2003), "A quoi et à qui sert le débat public", *Hérodote*, 110, pp. 150-171.

SUBRA P. (2007), *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Paris, A. Colin, 328 p.

NOTES

1. Argumentaire martelé par A. Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine lors de la campagne électorale des régionales au printemps 2004.
2. Statistiques de 2008 émanant des différentes Directions départementales de l'Équipement concernées.
3. Source : revue de presse régionale Paris-Normandie (<http://www.paris-normandie.fr>) et contributions d'acteurs au débat public.
4. Source : revue de presse régionale La Dépêche du Midi (<http://www.ladepeche.fr>) et contributions d'acteurs au débat public.
5. Source : revue de presse régionale Sud-Ouest (<http://www.sudouest.com>) et contributions d'acteurs au débat public.
6. Source : revue de presse régionale Les dernières nouvelles d'Alsace (<http://www.dna.fr>).
7. Transport Technologie-Consult Karlsruhe : Cabinet d'études allemand de Karlsruhe.
8. Loi n° 2009-967 du 3/08/2009 de mise en oeuvre du Grenelle de l'Environnement.

RÉSUMÉS

Les grandes agglomérations régionales françaises (Bordeaux, Toulouse, Rouen, Strasbourg) envisagent de se doter de contournements autoroutiers, quelques années à peine après avoir bouclé leurs rocades. Ces dernières, plus proches des zones denses, sont en effet menacées de congestion sous l'effet de la croissance des trafics périphériques liés à l'étalement de la tache urbaine et au report des flux automobiles des centres urbains remaniés par les transports en commun en site propre. Pour les techniciens, la réalisation de tels contournements s'impose pour maintenir la fluidité des trafics de transit interurbain, tout en les éloignant des espaces péri-centraux déjà très sollicités. Portés par les administrations centrales, de tels projets se heurtent toutefois à de vives oppositions locales niant leur capacité à répondre aux besoins de mobilité. Malgré ces dernières et les annonces du Grenelle de l'Environnement, ils semblent aujourd'hui avoir été relancés.

French major regional cities (Bordeaux, Toulouse, Rouen, Strasbourg) want to build ring roads, hardly a few years after having completed their bypasses. The latter, closer to dense zones, are indeed threatened with congestion under the double effect of the peripheral traffic growth linked to the expansion of urban areas, and the transfer of automotive flows of urban centres modified by trams. According to technicians, the achievement of such ring roads is required in

order to keep the interurban transit moving freely while at the same time distancing these roads from the urban cores. Carried out by central administrations, such projects come up against strong local oppositions which deny their ability to fulfil the needs of mobility. Nevertheless, and in spite of the Grenelle of the Environment, these projects seem to have been relaunched today.

INDEX

Mots-clés : autoroute, Grenelle de l'Environnement, métropole régionale, contournement routier, aménagement urbain

Keywords : motorway, Grenelle of the Environment, regional metropolitan area, ring road, urban planning

AUTEUR

LAURENT GATINEAU

IUT GLT de l'Université de Cergy-Pontoise, Laboratoire MRTE EA 4113, 33, boulevard du port, F - 95011 Cergy-Pontoise Cedex, laurent.gatineau@u-cergy.fr